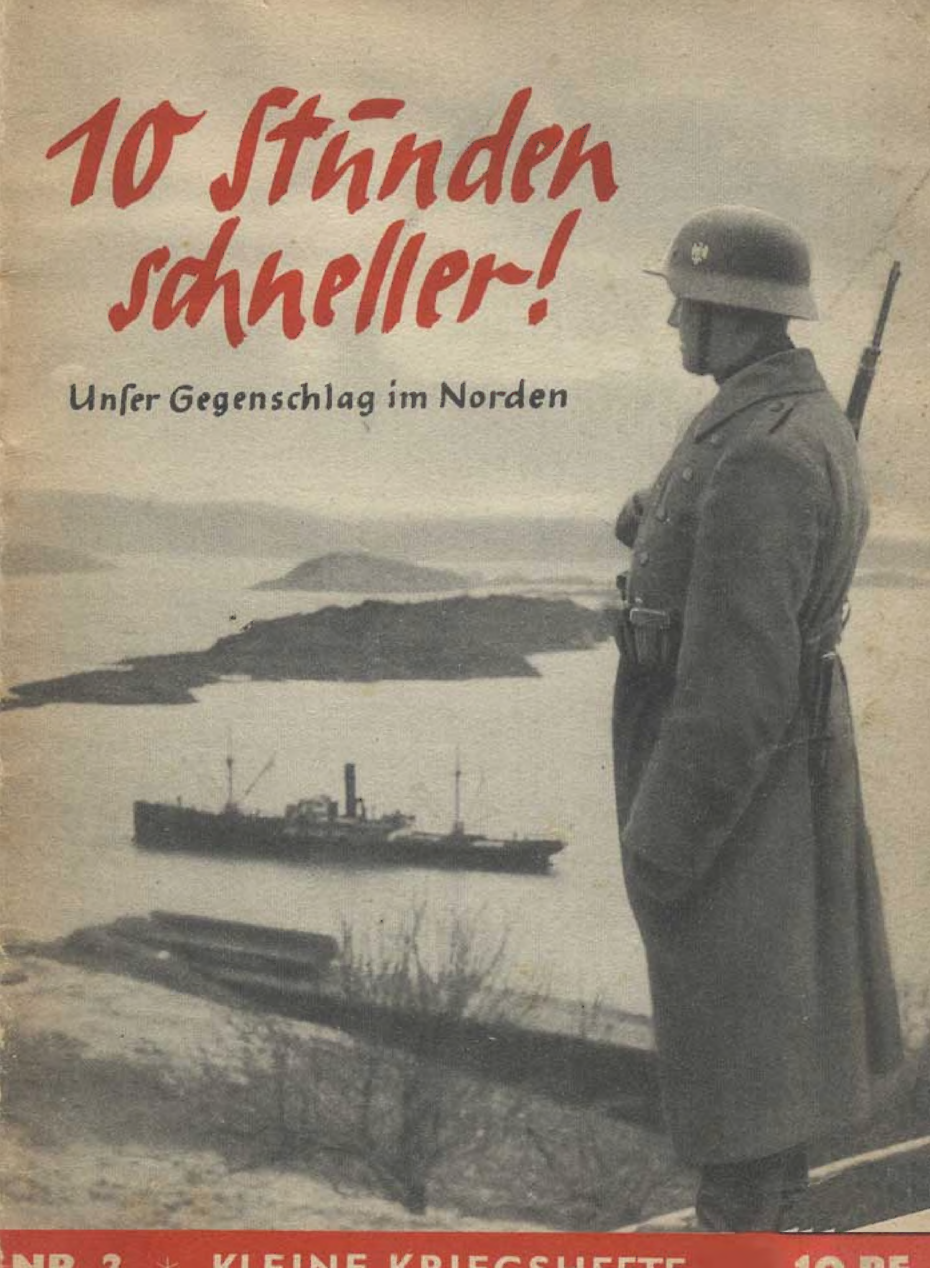

10 Stunden schneller!
Unſer Gegenschlag im Norden
NR. 3 * KLEINE KRIEGSHEFTE 10 PF.

Um dem im Gang befindlichen britischen Angriff auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens entgegenzutreten, hat die deutsche Wehrmacht den bewaffneten Schutz dieser Staaten übernommen.

Hierzu sind heute morgen in beiden Ländern starke deutsche Kräfte aller Wehrmachtteile eingerückt bzw. gelandet.

Zum Schutze dieser Operationen sind umfangreiche Minensperren gelegt worden.

Bekanntmachung des Oberkommandos
der Wehrmacht vom 9. April

Deutsche Soldatennacht im Norden

Quartier im Holzhaus — Brückenwache am Elv

Die Engländer fühlten sich ihrer Beute sicher. Nachdem britische Spione und Agenten Norwegen ausgekundschaftet und für eine Besetzung reif gemacht hatten, stach die englische Flotte mit dem Expeditionskorps in See. Aber die Rechnung ging nicht auf. Noch auf dem Marsch wurden die feindlichen Kriegs- und Transportschiffe gefaßt. An allen strategisch wichtigen Punkten gingen deutsche Truppen an Land. Der Führer kam den Westmächten zuvor. Die deutsche Wehrmacht war zehn Stunden schneller.

Der Gefreite Hachmeister pocht hart, aber höflich an die Tür des kleinen freundlichen Hauses in Sk., das ihm für seinen Schützentrupp als Quartier angewiesen ist. Niemand meldet sich. Da drückt der Gefreite die Klinke runter und tritt ohne besondere Aufforderung ein. Ein prüfender Blick in die von der kleinen Diele aus einzusehenden beiden Zimmer, dann eine kurze Wendung des Kopfes zu den sieben, die sich schon im Eingang zusammendrängen:

„Kommt! Hier bleiben wir! Vier Mann in diese Stube, vier in die andere. Die Betten können benutzt werden. Die übrigen Lager werden auf dem Fußboden zurechtgemacht. Was sich dazu eignet, könnt ihr euch im Haus zusammensuchen. Sonst wird aber kein Stück angerührt. Die nassen Sachen und Stiefel werden in der Küche getrocknet. Konzelmann macht im Herd Feuer. Auch die beiden Oefen heizen, und vor allem Wasser zum Tee aufsetzen."

Das Haus, das diese Einquartierung deutscher Soldaten erhalten hat, ist ein norwegisches Bauernhaus. Seine Bewohner sind — wie fast alle Leute des kleinen Dorfes — evakuiert. Weshalb sie davongelaufen sind, weiß kein Mensch zu sagen. Im übrigen kümmert diese Frage die Soldaten im Augenblick auch recht wenig. Wo sich gerade eine Sitzgelegenheit bot, hat sich jeder hingehockt. Erstmal die quitschnassen Stiefel runter von den Füßen.

Den ganzen Tag war die Kompanie auf dem Marsch. Regen von oben, Schmelzwasser des tauenden Schnees von unten — so haben sie heute 40 Kilometer zurückgelegt. Zwischendurch Sperren beseitigen, Notbrücken bauen und Schießereien mit umherstreichenden Norwegern, nicht zu vergessen die erhöhte Anspannung aller Sinne, wenn es durch ver-

So verließen die Truppen die Heimathäfen

dächtig stille Ortschaften ging. Sie haben's ehrlich verdient, diese Nacht mal die müden Glieder in einem warmen Zimmer zu strecken und zu ruhen. Allmählich kommt nach der ersten Ausspannung wieder Leben in die Männer.

„Ein ordentliches Haus hier", meint einer, sich neugierig im Zimmer umsehend.

„Hätte gern mal die Leute kennengelernt", fügt ein anderer hinzu.

„So eine Dummheit von denen, vor uns wegzulaufen."

„Das Licht haben sie auch abgeschaltet", ärgert sich ein Dritter, hat aber schon einen Leuchter entdeckt und zündet das Licht mit den Worten an: „Na, machen wir's uns bei feierlichem Kerzenlicht gemütlich."

Zwei schleppen vom Boden her eine alte Matratze herbei, zwei haben ein paar dicke wollene Läufer zusammengelegt, und so findet jeder nach einer halben Stunde schon sein Lager. Eine wohlige Wärme breitet sich aus, auf dem Küchenherd brodelt über knisterndem Holzfeuer der Wasserkessel. Dann sitzen acht Mann um den Küchentisch und lassen sich ihr Abendbrot — Brot, Butter, Wurst, Käse, Tee — behaglich kauend gut schmecken.

Die Gespräche drehen sich um den norwegischen Feldzug und um die Heimat. „Möchte bloß mal wissen, warum die mit uns anbändeln wollen", führt Perlmeier — wie immer, — das politisierende Wort. „Hätten es machen sollen wie die Dänen. Wir werden schon aufpassen, daß der Tommy nicht kommt. Dummheit, ihre Straßen und Brücken selbst zu zerstören."

„Wie es wohl im Westen stehen mag, was sie sich wohl zu Hause so denken von der Aktion in Norwegen; die glauben vielleicht, das ist so eine Art KdF.-Nordlandreise; haben die 'ne Ahnung!

So gehen die Gespräche hin und her. Dann befiehlt der Gefreite Hachmeister: „Die Gewehre gut reinigen, Herrschaften, und dann „Ruhe im Schiff!" Um 5 Uhr ist Wecken, und morgen geht's wieder weiter."

Es dauert auch gar nicht lange, dann tritt der Schlaf in sein Recht. Ruhig und tief zieht der Atem von acht deutschen Musketieren durch das kleine Holzhaus des norwegischen Bauern. Einmal nur wird der Gefreite durch ein Klopfen am Fenster wach: „Ist hier die Funkstation?" dringt eine Stimme an sein Ohr.

„Drei Häuser weiter", die kurze Antwort. Dann nehmen auch ihn wieder die Schlafgeister gefangen.

Draußen rauscht der Regen unaufhörlich nieder. In mehr geahnten als sichtbaren Umrissen heben sich schemenhaft die Berge vom dunklen Himmel ab. Etwas heller schimmert aus dem Tal das Eis des Glommer-Elvs herauf. Hier bei Sk. führt eine große Brücke über den Fluß. Die Norweger haben bei dem schnellen Vormarsch der Deutschen nicht mehr Zeit gehabt, sie zu sprengen. Jetzt liegt der wichtige Uebergang in der Obhut der deutschen Truppen. Auf beiden Seiten ist eine starke Brückenwache aufgezogen.

Bei dem Geplätscher des Regens heißt es doppelt scharf auf alle Geräusche aufpassen. Gemessen gehen die Doppelposten ihre Runde. Hin und wieder bleiben sie lauschend stehen. Jetzt nähert sich Motorengeräusch.

„Halt, wer da!" stoppt der Posten die langsame Fahrt des nächtlichen Passanten.

„Hamburg" ist die halblaute Antwort des Gefragten, die Parole für heute. Es ist ein Kradmelder, der sich nach dem Kompanie-Gefechtsstand erkundigt. Dann verschluckt ihn wieder die Nacht.

Unheimlich einsam ist es am Elv. Elv! Ein schönes Wort für „Fluß" denkt flüchtig der Mann am MG., das an einem Brückenkopf in Stellung gebracht ist. Da knackt es vorn im Gehölz am Hang. Der MG.-Schütze glaubt Schatten erkennen zu können. Mit einem schnellen geübten Griff spannt er das Schloß. Da! Wieder eine Bewegung, ein Huschen! Da zieht der Zeigefinger auch schon am Abzug. Der Lauf gibt in Richtung der Wahrnehmung einen kurzen Feuerstoß frei. Zur gleichen Zeit hat der eine Posten auf der Brücke, der dieselbe Beobachtung gemacht hat, ebenfalls einen Schuß in die verdächtige Richtung abgegeben. Jetzt lauschen beide. Doch es bleibt still. Mit ersterbendem Wiederhall rollt nur das Echo aus.

Wie der Gegenschlag ausgelöst wurde

Ueberfall auf die „Altmark" — Minenfelder — Britischer Vorstoß

Am 14. Februar 1940 traf der deutsche Tanker „Altmark", vom Atlantik herkommend, in norwegischen Gewässern ein. Dort kam ein Marineoffizier an Bord und erteilte nach zufriedenstellender Auskunft über Größe des Schiffs, Besatzung usw. die Erlaubnis, in norwegischen Hoheitsgewässern weiterzufahren, wie es internationalem Recht entsprach.

Am 16. Februar fährt die „Altmark", 1,2 Seemeilen von der Küste entfernt, also auf norwegischem Hoheitsgebiet, als drei britische Fernaufklärer in Sicht kommen, das Schiff umkreisen und fotografieren. Eine Stunde später kreuzt eine britische Flottille auf und versucht, das Schiff von der Küste abzudrängen. Nach einem vergeblichen Enterversuch des Zerstörers „Intrepid" sucht die „Altmark" schließlich im Jössing-Fjord Schutz. Am Abend läuft ein Kriegsschiff in den Fjord ein, und nun beginnt eins der ungeheuerlichsten Verbrechen der Kriegsgeschichte, das sich nach dem Bericht des Kapitäns der „Altmark" folgendermaßen abspielt:

„22.59 Uhr: das Kriegsschiff morst OL:

Immer neuer Nachschub. Deutsche Seestreitkräfte auf dem Marsch

Neue Verstärkungen sind eingetroffen

„Drehen Sie bei oder ich eröffne das Feuer auf Sie".

Die „Altmark" manöveriert mit geringer Fahrt weiter in den enger werdenden Fjord hinein.

23.12 Uhr: Wieder wird gemorst: OL, OL. Es besteht kein Zweifel mehr, daß das Kriegsschiff englisch ist. Die „Altmark" macht sich bereit, durch Manöverieren einem Längsseitkommen des Kriegsschiffes zu begegnen, und es, wenn möglich, durch einen Stoß zu rammen. Die Rettungsboote werden ausgeschwungen, gleichzeitig beginnt jetzt das Kriegsschiff, das inzwischen als der britische Zerstörer „Cossack" erkannt ist, sich zu bewegen. Die „Altmark" versucht, rückwärtsgehend, das Kriegsschiff zu rammen, und trifft es auch.

23.25 Uhr: „Cossack" rutscht hart an der „Altmark" entlang, worauf die auf dem Zerstörer aufgestellte Entermannschaft an Bord der „Altmark" kommt. Es beginnt eine wilde und planlose Schießerei auf jedes Besatzungsmitglied der „Altmark", das gesehen wird. Die Entermannschaft zwingt die Besatzung durch vorgehaltene Gewehre und Pistolen, die Hände hochzuheben und treibt sie zu einzelnen Gruppen zusammen.

Die auf der „Altmark" befindlichen gefangenen Engländer werden in Gegenwart des Kapitäns und des Gefangenenoffiziers aus ihren Decks gelassen und gehen auf den Zerstörer über. Sie bedanken sich in großer Zahl beim Kapitän, beim Gefangenenoffizier und beim Schiffsarzt der „Altmark" für die gute Behandlung, die sie genossen haben.

Währenddessen plündert die britische Piratenmannschaft die Offiziers- und Mannschaftsräume der „Altmark" in übelster Weise.

Gleichzeitig wird von „Cossack" aus ein Rettungsboot der „Altmark" zerschossen, in dem sich einige deutsche Seeleute befinden. Außerdem schießen die Engländer auf alle Besatzungsmitglieder der „Altmark", die das Ufer erreichen wollen oder erreicht haben."

So werden sieben deutsche Seeleute getötet, mehrere andere schwer verletzt.

Dieses ungeheuerliche Mordpiratenstück war nur der Auftakt zu einem groß angelegten britischen Angriff auf die skandinavische Neutralität. Der papierene Protest der norwegischen Regierung in London wurde mit Herausforderungen und neuen Drohungen beantwortet. Englische Flugzeuge überflogen ungeniert norwegisches Hoheitsgebiet, englische Zerstörer griffen weiter deutsche Handelsschiffe in norwegischen Gewässern an. In London wurde ganz offen erklärt, man

werde sich „gemeinsam mit Frankreich das Recht nehmen, Konterbandemaßnahmen anzuwenden auch auf die Schiffe, die im Schutz der norwegischen Territorialgewässer fahren."

In der Nacht zum 24. März überfiel ein britisches U-Boot den deutschen Handelsdampfer „Edmund Hugo Stinnes" auf dänischem Hoheitsgebiet. Der deutsche Dampfer wurde beschossen und in Grund gebohrt, zwei Besatzungsmitglieder schwer verwundet, der Kapitän verschleppt.

Das Signal zum Generalangriff auf die skandinavische Neutralität gaben aber die Westmächte dann mit der Minenauslegung an drei Stellen der norwegischen Hoheitsgewässer am 8. April. Churchills von starken Seestreitkräften begleitete Transportflotte befand sich bereits unterwegs, um Skandinavien in den flankierenden Kriegsschauplatz gegen Deutschland zu verwandeln. Aber die blitzartige Antwort des Führers parierte den Schlag. Das britische Attentat auf die Neutralität des Nordens wurde vereitelt, indem die deutsche Wehrmacht den Schutz der dänischen und norwegischen Neutralität übernahm.

Feuersäule aus schwarzer Wolke

Deutscher Kreuzer vernichtet im Nahkampf britischen Zerstörer

Trübe und diesig fängt der Morgen an. Der Sturm, der die ganze Nacht hindurch wütete, hat sich etwas gelegt. Aber immer noch steht eine grobe See und läßt unseren Zerstörer rollen und stampfen. Wir machen hohe Fahrt voraus. Sind ganz allein. In der Nacht hatten wir uns vom Verband gelöst. Nun suchen wir die Kameraden. Eifrig spähen die Beobachter in die Runde.

Plötzlich zerreißt ein Blinksignal 90 Grad steuerbord den Nebel. Wieder und wieder gibt das in gleichem Kurs fahrende Schiff sein Erkennungszeichen und fragt nach unserem: Einen unserer Zerstörer haben wir wiedergefunden. Bald auch ein Blinksignal voraus. Immer weiter stürmen wir nordwärts. Hoch schlagen die schweren Brecher über die Back.

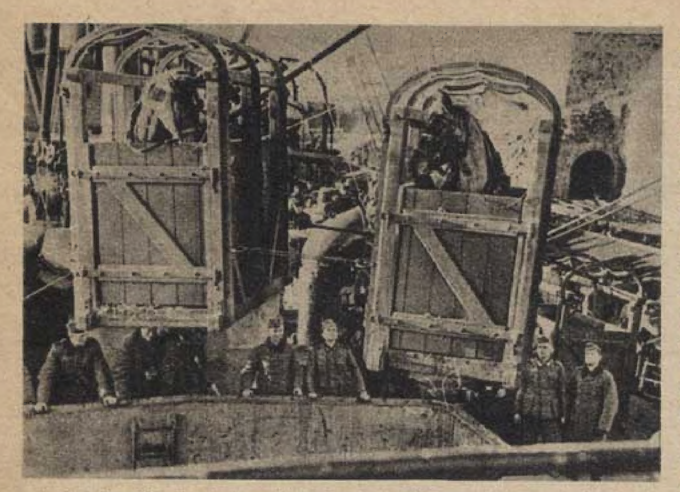
Alarm!

Müde, abgespannt und seekrank liegen unsere Steiermärker im Vorschiff. Seit vielen Stunden werden sie durch die schwere See auf und nieder gewuchtet, nach links und rechts gerollt. Einer sagt verzweifelt: „Lieber zehn schwere Batterien nehmen als noch einmal zur See fahren!" Die Hochachtung der Landser für unsere Blauen Jungs ist nicht mehr zu überbieten. Sie beide lernen sich auf dieser Fahrt in ihrer Leistung schätzen.

Dann kommt auch unser Flottillenboot in Sicht und übernimmt wieder die Führung des Verbandes. Weiter und weiter wühlt er nach Norden. Funkspruch vom Flottillenboot: „Steuerbord weit voraus Kriegsfahrzeug!"

Alarmm! Alarm für alle Boote. Feindliche Kräfte voraus? Der wieder aufkommende Sturm reißt unsere Rauchfahnen trotz

Ein Schifferknoten ist nicht so einfach. Die Landsoldaten folgen interessiert den Erklärungen des Matrosen



Auch die Pferde haben ihre Seefahrt hinter sich und werden ausgeladen

vor ihm sich entwickeln. Da taucht der Zerstörer, breitseits zum Kreuzer liegend, auch für unsere Augen klar sichtbar aus der Verneblung auf. Unser A. O. schreit vom Artilleriestand hinunter: „Frage von A.O. an Kommandant! Bitte um Feuererlaubnis!" „Nein", tönt die Stimme des Kommandanten zum Artilleriestand hinauf.

Unsere Aufmerksamkeit, für einen Augenblick abgelenkt, wird wieder auf das Geschehen hingezogen. Unser Kreuzer feuert eine schwere Salve auf den breitseits vor ihm liegenden Zerstörer. Stahlzerfetzend schlagen die Granaten im Gefechtsturm des Zerstörers ein. Der wendet hart, legt beim Wenden scharf über, so daß es für uns aussieht, als ob er kentert. Geht wieder in eine Nebelwolke zurück. Plötzlich! Auf dem Schweren Kreuzer wird „Torpedogefahr!" gegeben. Zwei Torpedolaufbahnen schießen aus der Verneblung heraus. Eine steuerbords am Steven weit vorbei. Die andere genau auf den Schweren Kreuzer zu. Ueberlegenes und geschicktes Manövrieren läßt die Blasenbahn an Backbord vorbeirauschen.

Jetzt sehen wir, wie unser Kreuzer in die Nebelbank hineinschießt. Wieder fragt unser A.O. den Kommandanten: „Bitte um Feuererlaubnis!" „Nein! Unser Kreuzer wird allein fertig!" Es hilft nichts, wir müssen uns darauf beschränken, Zuschauer dieses denkwürdigen Schauspiels zu sein.

Der Zerstörer gleitet achteraus. Liegt treibend auf der wild tobenden See. Da! Aus der schwarzen Wolke, die um den Zerstörer liegt, schießt eine hohe Feuersäule. Volltreffer.

der hohen Fahrt noch vor uns her. Schwefelgelb und unheildrohend steht der Horizont! Was verbirgt sich hinter ihm?

Meldung vom Artilleriestand: „Vorn wird geschossen!" Jetzt ist die Frage Freund oder Feind entschieden. Wo geschossen wird, ist Freund und Feind. Jetzt gilt nur noch die alte Schlachtdevise der Zerstörer: „Zerstörer ran an den Feind!" In höchster Fahrt schießen wir dem Geschehen zu. Ob wir noch eingreifen können?

Nebelt sich ein

Endlich kommt Klarheit. An der Kimm sehen wir durch den Dunstschleier das Mündungsfeuer eines großen Schiffes. Ein deutscher Schwerer Kreuzer wird erkannt. Er schießt, schießt, was aus den Rohren heraus will. Aber wo ist der Gegner? Mit unseren Gläsern suchen wir weit die Kimm ab. Aber wir täuschen uns. Dicht, so dicht wie man es in einem modernen Seekrieg niemals erwartet hätte, liegt der Gegner bei unserem Schiff. Er wird als englischer Zerstörer ausgemacht, der in höchster Fahrt auf seinen Gegner zuschießt. Auf halbem Wege nebelt er sich ein. Schießt dabei mit sämtlichen Rohren aus der Verneblung heraus.

Unser Kreuzer schießt nicht mehr. Wartet ab, wie die Dinge wenige hundert Meter

Verloren

Plötzlich legt sich der Zerstörer schwer über und sinkt. Unter Wasser explodieren die

Kessel. Schwere Detonationen erfüllen den ganzen Horizont.

Auf dem Schweren Kreuzer, der jetzt abgestoppt daliegt, kennt die Begeisterung der Matrosen und Gebirgler keine Grenzen. Trotzdem wird nicht einen Augenblick die Pflicht zur Rettung Schiffbrüchiger versäumt. Befehl an uns: „Nehmen Sie Schiffbrüchige auf!" Wir drehen bei und suchen die See ab. Hin und her, hin und her. Schwer schlägt uns die See bei den plötzlichen Wendungen über Bord. Aber es hat keinen Zweck mehr. Was jetzt nicht gerettet ist, ist verloren.

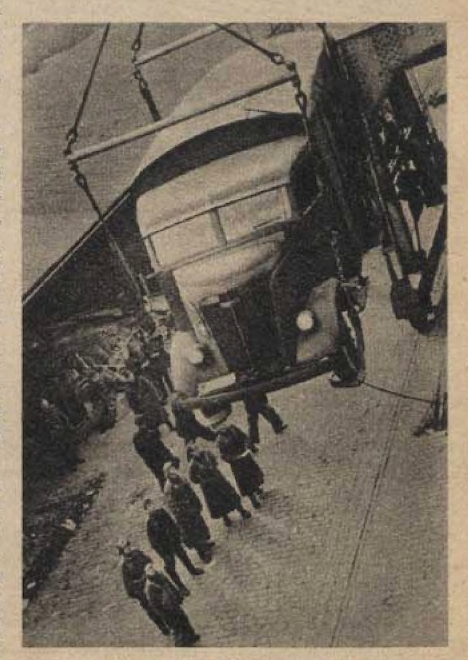
Landung in Oslo / Marsch über gesperrte Straßen Scharmützel mit Skipatrouillen

Im Hafen von Oslo. Ein deutscher Truppentransporter ist eingelaufen und hat am Kai festgemacht. An Deck stehen schon zu Gruppen und Zügen formiert Infanteristen zur Landung bereit. In gespannter Erwartung des Landes, das zu betreten sie im Begriff sind, wandert der Blick der Männer in die Runde. Vor ihnen liegt ein Stück europäischer Erde, das sie wohl kaum zu Gesicht bekommen hätten, wenn ihnen nicht England die Notwendigkeit dieser Fahrt aufgezwungen hätte.

Noch haben die Feldgrauen deutschen Boden unter ihren Füßen, aber in wenigen Minuten schon gibt es keine militärischen Grenzen mehr an dieser Stätte. England hat sie gelöscht!

Ein Räumboot der deutschen Kriegsmarine prescht mit aufrauschender Bugwelle und in schneller Fahrt aus dem Hafen. Die Luft ist erfüllt von Motorengeräusch deutscher Jagdmaschinen, die von einem Ueberwachungsflug im Skagerrak zurückkehren. Während noch die Augen der Landser auf das Kriegsschiff und die Flugzeuge gerichtet sind und die Großartigkeit des gemeinsamen Einsatzes der drei Wehrmachtteile bei diesem Unternehmen ihre Gedanken mit Stolz erfüllt, ist zwischen Bord und Ufer der Laufsteg gelegt. Bald setzt der erste deutsche Soldat dieses Transportes seinen Fuß auf norwegischen Boden.

Ohne Aufenthalt marschiert das Bataillon durch die Stadt, gefolgt von dem motorisierten Troß, auf dem außer dem Gepäck alles verladen ist, dessen die Truppe bedarf: Munition, Gerät, Verpflegung usw. Bald öffnen sich die geschlossenen Großstadtstraßen in weit gebaute Vorortsiedlungen mit schönen Einzelhäusern in kleinen Gärten, und kurz hinter Oslo schon umfängt der herbe Zauber der norwegischen Landschaft das marschierende Bataillon. Steil ragen zu beiden Seiten der zwar schmalen, aber guten Asphaltstraße die bewaldeten Höhen ostwärts des Holsfjordes empor. Hin und wieder lassen die dunklen Tannen eine weiß leuchtende Lichtung der noch überall verschneiten Berge frei. Und über allem blaut ein klarer nordischer Himmel, von dem herab schon wärmende Sonne auf die von einem kühlen Wind überwehte Erde scheint. Eine kurze Rast benutzen die Soldaten, dieses glänzende Bild in sich aufzunehmen.



Nach dem Seetransport
Ein Lastkraftwagen wird auf Land gesetzt

Dann aber fordert die harte Wirklichkeit ihr Recht, denn auch diese Nordlandfahrt des deutschen Heeres ist ein Mittel zur Verteidigung der Heimat.

Da Norwegen sich nicht entschließen konnte, dem Beispiel Dänemarks zu folgen und seine Armee jeglichen Auseinandersetzungen mit den deutschen Truppen fernzuhalten, sondern in der trügerischen Hoffnung auf englische Hilfe und nach wie vor von den britischen Kriegshetzern aufgestachelt in teilweiser Ablehnung verharrt, lautet der Auftrag an die deutschen Truppen klar und einfach nach dem für Deutschland zu einem Gebot der Selbsterhaltung gewordenen Grundsatz, daß, wer gegen uns ist, mit dem Feind im Bunde steht: „Brechung des Widerstandes!"

Unter der gebotenen Vorsicht der Marschsicherung marschiert das Bataillon die zum Ziel führende einzige Hauptstraße entlang, um dann einem anderen, auf Kraftwagen verlasteten Bataillon den Weg freizugeben, während es selbst die Richtung ins Gebirge einschlägt. Auf schmalen Bergpfaden durchqueren die deutschen Infanteristen die Höhenwälder.

Plötzlich peitschen Gewehrschüsse die tiefe Stille! Getroffen ist niemand, aber es steht außer Zweifel, daß die Spitze Feuer erhalten hat. Da entdeckt auch schon der Führer der Spitzentruppe etwa 50 m rechts vorn eine Bewegung, auf die er mit einigen Männern zustößt. Den Abhang hinab jagen mit wehenden Schneemänteln in wilder

Rasch stellten die Pioniere die gesprengte Brücke wieder her

Fahrt fünf Mann einer norwegischen Ski-Patrouille, die hier auf der Lauer gelegen haben und nach ihrem Ueberfall nun eilends und lautlos zu entkommen suchen.

Ein paar Schüsse zischen den Flüchtigen nach. Bis auf einen, den die in mächtigen Sprüngen nachsetzenden Deutschen stellen können, entwischt der Gegner. Es ist ein junger Bursche, Angehöriger eines norwegischen Infanterie-Regiments, das sich in dieser Gegend zurückzieht, dabei aber den Vormarsch der Deutschen zu hemmen versucht.

Der Norweger wird entwaffnet und als Gefangener mitgenommen. Seine Skier legt der Bataillonskommandeur selbst an und führt auf diese Weise, die für einen deutschen Truppenkommandeur der Infanterie wahrlich nicht alltäglich ist, seine Männer weiter.

Der kleine Zwischenfall kann den Vormarsch nicht im geringsten aufhalten. Kilometer um Kilometer wird zurückgelegt. Scharf spähen die Augen der Sicherer nach vorn und nach den Seiten aus. Ab und zu taucht noch einmal gespensterhaft im Walde der Schneemantel eines norwegischen Spähers auf. Dann zerreißen wieder ein paar Schüsse das Schweigen, und der Spuk verschwindet. So wird dieser Marsch eine Verfolgung des Gegners, ohne indessen eigentlichen Gefechtscharakter anzunehmen. Eine wichtige Aufgabe aber hat das Bataillon erfüllt: die rechte Flanke des auf der Straße vorstoßenden motorisierten Bataillons und aller nachfolgenden Truppen gesichert.

Inzwischen hat sich dieses andere verlastete Bataillon ebenfalls weiterbewegt, doch auch ihm blieben Belästigungen nicht erspart, denn an mehreren Stellen haben die Norweger den Weg durch leichte und schwere Hindernisse gesperrt. Den ersten Aufenthalt gibt es an einer Baumsperre, die aber so flüchtig angelegt ist, daß sie in wenigen Minuten beseitigt werden kann. Schwieriger ist es schon an einem Felsdurchlaß, der voller mächtiger Granitblöcke liegt, die aus dem überhängenden Gestein abgesprengt sind. Eine zweite Sprengung der Pioniere zerkleinert die Klötze zu Splittern, die bald zur Seite geräumt sind.

An einer anderen Stelle muß aber eine längere Marschunterbrechung eingelegt werden, da die sich durch solche Maßnahmen

Infanterie beim Vorgehen über einen eisbedeckten See

immer deutlicher zum Gegner erklärenden Norweger hier eine Brücke gesprengt haben. Ein Ausweichen zur Seite ist für die Fahrzeuge unmöglich, denn 10 bis 20 m tief fallen die Straßenhänge in das Tal eines Flusses ab. Wieder greifen die Pioniere zu ihrem Werkzeug und bauen aus Bohlen und Balken eine Notbrücke über die verbogenen Eisenträger und Geländer des alten Uebergangs hinweg.

Die Landser aber können sich derweil wohl ein kleines Schläfchen in der Sonne erlauben, das ihnen gut tut, denn schon seit dem ersten Morgengrauen sind sie unterwegs. Ausgestellte Wachen, teilweise hoch in den Felsen auf Posten, sichern Brückenbau und Rast.

Während eines nochmaligen Aufenthaltes der Kolonne an einem Hindernis werden von einem vorausgeschickten Spähtrupp drei norwegische Infanteristen eingebracht. Es sind Versprengte, die seit zwei Tagen in der Gegend herumirren. Die drei sind junge Bauern aus West-Norwegen, die jetzt froh sind, daß sie aus dem unwürdigen Dasein einer illoyalen Verpflichtung gegen Deutschland erlöst sind, ohne dabei an ihrem Nationalstolz etwas einzubüßen.

An dem schönen, weit ausgedehnten Tyrifjord treffen die beiden Bataillone fast zur gleichen Zeit zusammen, um über eine Enge des Gewässers in die Landschaft Ringewika zu marschieren. Diese Absicht vereitelt jedoch ein neues schweres Hindernis: Die Norweger haben die lange Verbindungsbrücke hochgehen lassen. Da an den Bau einer Behelfsbrücke ohne entsprechendes Pioniergerät, das im Augenblick nicht vorhanden ist, nicht zu denken ist, entschließt sich der Bataillonskommandeur kurzer Hand zum Uebergang über das Eis, das den Fjord in seiner ganzen Fläche noch dicht bedeckt. Gruppenweise setzen die Kompanien über die etwa 300 m breite Enge. Als die auf den Bergen am jenseitigen Ufer sitzenden Norweger sich von ihrer Verblüffung ob solcher Verwegenheit erholt haben, hat die erste Kompanie schon das feste Land erreicht, und nun nützt dem Gegner seine Abwehr nichts mehr, denn sein Feuer bringen deutsche Maschinengewehre bald zum Schweigen.

Die Befehlshaber im Norden

General der Infanterie
von Falkenhorst

General der Flieger
Kaupisch

Generaladmiral
Saalwächter

Admiral Carls

Generalleutnant Geißler

Blitzartig hat die deutsche Wehrmacht Dänemark besetzt und starke Kräfte nach Norwegen geworfen. Unsere Land-, See- und Luftstreitkräfte haben mit dieser Aktion eine Leistung vollbracht, die in der ganzen Kriegsgeschichte beispiellos dasteht. Das deutsche Volk hat mit Stolz und Bewunderung die Taten der Befehlshaber und ihre Namen aus dem Wehrmachtsbericht vernommen. Es sind General der Infanterie von Falkenhorst, General der Flieger Kaupisch, Generaladmiral Saalwächter, Admiral Carls und Generalleutnant Geißler.

v. Falkenhorst, Oberbefehlshaber in Norwegen. 55 Jahre alt. Im Weltkrieg als Hauptmann zunächst Kompanieführer, dann Adjutant einer Infanteriebrigade, 1918 beim Stab der Ostseedivision. Maßgebender Anteil an der Landung in Finnland. 1919/20 beteiligt er sich am Grenzkampf gegen polnische Horden. Später im Generalstabsdienst der Reichswehr. 1933—1935 ist Oberst v. Falkenhorst Militärattaché in Prag, Belgrad, Budapest. Dann Divisionskommandeur. Im Polenfeldzug eroberte er die Festung Graudenz und zertrümmerte den Eckpfeiler der polnischen Korridorstellung.

Kaupisch führte die nach Dänemark eingerückten motorisierten und Panzerverbände. 62 Jahre alt. Kommt von der Fußartillerie. Im Weltkrieg Einsatz für die Fliegerei, Generalstabsoffizier an verschiedenen Fronten.

In der Reichswehr weiter Generalstabsoffizier, dann Chef des Stabes der 2. Division in Stettin. Im Polenfeldzug starken Anteil an Eroberung von Gotenhafen und Hela.

Saalwächter leitet mit Carls die Marine-Aktionen in Skandinavien. Saalwächter war im Weltkrieg erfolgreicher U-Boot-Kommandant. Nach dem Kriege Marinekommandos. Inspekteur des Bildungswesens der Kriegsmarine. Große Verdienste in der Heranbildung des Offiziersnachwuchses. Im jetzigen Krieg zum Gruppenbefehlshaber West und Generaladmiral befördert. Große Verdienste im Kampf gegen England.

Carls war im Weltkrieg zuletzt U-Boot-Kommandant. Hernach im Grenzkampf in Oberschlesien. Nachher jahrelang in der Marineleitung. Nächster Mitarbeiter von Großadmiral Raeder. Verschiedene Admiralsstellungen. Besondere Verdienste beim Einsatz der deutschen Seestreitkräfte im spanischen Bürgerkrieg. Seit November 1939 Gruppenbefehlshaber Ost. Leitet jetzt die Seekriegsoperationen in der Ostsee im Rahmen der Skandinavienunternehmung.

Geißler, Befehlshaber der Marineluftstreitkräfte, ist 49 Jahre. Im Weltkrieg Seeflieger. Blieb bei der Seefliegerei, übernahm 1933 im Luftfahrtministerium Verantwortung für den Aufbau einer neuen Marineluftwaffe. Seit 1935 an der Spitze der Marineluftstreitkräfte.

Engländer vor uns! / Ein kühner Vorstoß Granaten schneller

Obwohl die Stadt Hamar unversehrt in deutsche Hände fiel, mußte das auf der anderen Seite des Sees gelegene Gjövik mit Nachdruck genommen werden. Weiter nördlich kam es dann bei Asmarka erneut zu einem Gefecht, und als die Truppen schließlich vor Lillehammer eintrafen, wohin vor allem deutsche Feldhaubitzen und Panzerkampfwagen dem Gegner seinen Weg beschleunigt haben, stellten sich ihnen zum ersten Male auch Engländer entgegen.

Das Auftauchen der olivgrünen Uniformen drüben steigerte den bewährten Angriffsschwung der Infanterie und Panzerschützen noch mehr.

Infolge von stärkeren und besetzten Sperren vor Lillehammer stellte sich das Spitzenbataillon, unterstützt von Panzern,

Blick auf Bergen

zum Angriff. Zügig ging es vorwärts. Einen kühnen Vorstoß unternehmend, gelang es einem Oberleutnant und zehn Mann, in die eigentliche Stadt einzudringen. Plötzlich sah sich dieser Stoßtrupp einem Haufen fremdartig uniformierter Menschen gegenüber. Den flachen Stahlhelm ins Auge fassend und seinen Leuten laut zurufend: „Engländer vor uns!" war für den Oberleutnant zusammen mit dem blitzschnellen Gedanken, sie möglichst gefangenzunehmen, Entschluß und Handlung eines Augenblicks.

Gelähmt und überrascht folgte der Gegner dem unmißverständlich vorgebrachten Willen der Deutschen.

Inzwischen war auch das deutsche Gros in Lillehammer eingedrungen. Im Postamt wurden die Engländer unter einer Gefangenenwache festgesetzt. Ueber hundert wurden gezählt und dazu noch Norweger.

Währenddessen jagten mit rasendem Motor zum Nordausgang der Stadt drängend und sich überstürzend die anderen englisch-norwegischen Bundesgenossen hinaus. Die Engländer offensichtlich voran. Denn als die deutschen Truppen unverzüglich zur Verfolgung ansetzten und am Wege die zusammengeschossenen Wagen der Fluchtkolonne musterten, die vom Feuer der deutschen Artillerie und Panzer erfaßt waren, war das erste Fahrzeug — also in der Kolonne das letzte — das sie antrafen, ein norwegisches. Und das zweite und das dritte und noch einige auch. Erst auf gut halbem Weg nach Tretten, dem nächsten Ort der Vormarschstraße, fanden sie englisch beladene Wagen. Die deutschen Granaten und Geschosse waren doch schneller gewesen als die flüchtigen Tommies.

Das Tor der Zitadelle von Kopenhagen

Bei jedem Schritt der Wache horchten die gefangenen Briten erschreckt auf, und fuhren ängstlich zusammen, wenn einmal aus Kontrollgründen — besonders des Nachts — die Tür geöffnet wurde. Auf die erstaunten Fragen der deutschen Soldaten, weshalb sie so verschüchtert seien, kam zögernd die bange fragende Antwort, ob sie nicht erschossen würden. Ihren eigenen, völlig unwissenden Soldaten haben die Kriegshetzer in London die gleiche gemeine Lügenmär erzählt wie den Polen, den Norwegern, den farbigen Hilfsvölkern: „Wen die Deutschen fangen, dem drehen sie den Hals um".

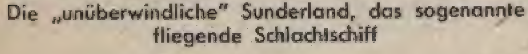
Wie jedem wehr- und waffenlosen gefangenen Soldaten, wurde selbstverständlich nach ritterlichem Kriegsrecht auch diesen gefangenen Briten von den deutschen Truppen eine anständige Behandlung zuteil.

Man ließ die armen Teufel nicht das Verbrechen der englischen Plutokratie und Oberschicht entgelten. Allmählich legte sich denn auch ihre Nervosität und ihre Angst, und zwischen zwei Bissen eines kräftigen Schlages aus einer deutschen Feldküche antwortete auf die Frage eines Feldgrauen, wie es ihm schmecke, ein junger Schuster aus Lester behaglich kauend: „Allright! Very, well! For me the war is out!" (Sehr gut! Für mich ist der Krieg zu Ende!) Seine Kameraden bestätigten diese Meinung mit lebhafter Zustimmung.

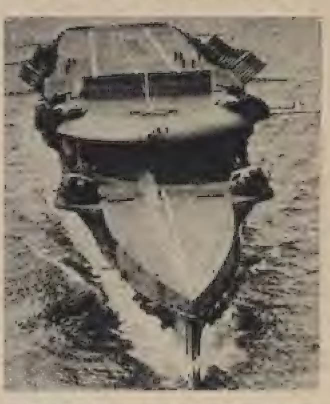
Was das britische „Hilfskorps für Norwegen" im übrigen fast mit den deutschen Feldgrauen versöhnte, waren einige nicht unerhebliche Vorräte an leckeren Lebensmitteln, die den Truppen in die Hände fielen, und die nun in den Küchenzetteln der Gulaschkanone Verwendung finden.

Den Messerschmitt-Jägern unterlegen

„Fliegende Schlachtschiffe" schrecken nicht — Bombe auf Flugzeugträger



Die „unüberwindliche" Sunderland, das sogenannte fliegende Schlachtschiff



So sieht ein britischer Flugzeugträger aus

„Mensch, das ist ja ein viermotoriges Sunderland-Flugboot", rief einer auf dem Osloer Flugplatz, als ein großes Flugzeug erschien, das zunächst als eine deutsche Maschine angesprochen worden war. Hinein in die Jagdmaschine, Start, und dem Gegner nach, war eins. Nach kurzem Kampf mit unseren Messerschmitt-Jägern war der Gegner erledigt, er brach auseinander.

Es handelt sich um einen der von der englischen Propaganda als „unüberwindlich" und als „fliegende Schlachtschiffe" bezeichneten Fernaufklärer, ein viermotoriges Flugboot, das bei 33,8 Meter Spannweite und 25,26 Meter Länge mit mehreren beweglichen MGs ausgerüstet und mit 6 bis 8 Besatzungsmitgliedern bemannt ist. Der oben geschilderte Erfolg sowie andere Abschüsse dieses Tages bewiesen, daß das vielgepriesene Wunderflugboot unseren schnellen und kampfkräftigen Messerschmitt-Jägern doch nicht gewachsen ist.

200 Kilometer nordwestlich Drontheim wurde ein britischer Flugzeugträger durch Bombenvolltreffer schwer beschädigt. Ein Flugzeugträger (wie auch der von einem deutschen U-Boot versenkte „Courageous") ist ein schwimmender Flughafen, der zahlreiche Flugzeuge (bis zu 90) in die Nähe des Gegners bringen kann.

Ins eigene Fleisch geschnitten

Ein schwerer Schlag für die britische Wirtschaft

Die Vereitelung des bereits im Gange befindlichen Angriffs Englands auf die Neutralität der nordischen Staaten durch die deutsche Wehrmacht bedeutet nicht nur eine schwere Niederlage der Westmächte, sondern sie stellt auch einen schweren Schlag gegen die Wirtschaftskraft Englands dar, denn durch die deutsche Aktion ist England von einem beträchtlichen Teil seiner Lebensmittel- und Rohstoffzufuhren abgeschnitten worden. Zugleich hat es einen wesentlichen Markt für Ausfuhrwaren verloren.

Der Einfuhrausfall Englands stellt sich so dar:

England deckt seinen ernährungswirtschaftlichen Verbrauch nur zu etwa 25 vH. aus

eigener Erzeugung. Der Hauptteil wurde eingeführt. Diese Einfuhr kam zu 45 vH. aus dem britischen Imperium, der Rest von 55 vH. aus nicht britischen Gebieten.

Englands Buttereinfuhr beläuft sich im Jahre auf 475 Millionen Kilogramm. Davon entfiel bisher auf Dänemark ein Anteil von 25 vH. Auf den gesamten, jetzt abgeschnittenen Raum (Skandinavien und die Ostseeländer) kamen 39 vH. der britischen Einfuhr. Diese Buttereinfuhr fällt jetzt aus.

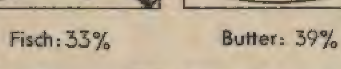
Der englische Eierverbrauch belief sich in normaler Zeit auf 7520 Millionen Stück, davon wurden 3320 Millionen eingeführt. Dänemark lieferte allein 35 vH. dieser Einfuhrmengen. 22 vH. stammten aus dem übrigen Skandinavien und den Ostseeländern, so daß hier der Einfuhrausfall 57 vH. beträgt.

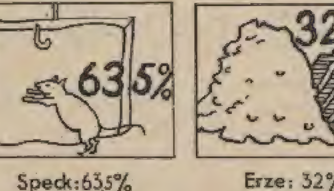
81%

Holz: 81%

57%

Eier: 57%


Fisch: 33%   Butter: 39%



Speck: 63,5%   Erze: 32%

Dänemark lieferte etwa 50 vH. der Gesamteinfuhr in Bacon (durchwachsener Speck). Insgesamt kamen aus dem jetzt abgeschnittenen Raum 63,5 vH. nach England.

Der englische Fischkonsum wurde etwa zu einem Drittel aus den nordischen Ländern gedeckt. Diese Einfuhr fällt jetzt fort.

Der für die Margarine-Herstellung wichtige Rohstoff Walöl kam zu 50 vH. aus nordischen Ländern.

Schweden, Norwegen und Finnland stellten 1937 32 vH. der britischen Einfuhr an Eisenerzen, 45 vH. an Ferrochrom, 22 vH. an Ferromangan, 10 vH. an Nickel. Der Fortfall dieser Rohstoffbezüge bringt die englische Eisen- und Stahlindustrie in außerordentliche Schwierigkeiten.

Nach der Südafrikanischen Union ist England das holzärmste Land der Welt. Das für den Kohlenbergbau notwendige Grubenholz bezog Britannien zu 81 vH. seiner Gesamteinfuhr vor dem Kriege aus Norwegen und dem Ostseeraum. Englands Papierholzeinfuhr kam mit 54 vH. aus Finnland und Rußland. Die Zellstoffeinfuhr zu 93 vH. aus Skandinavien und den Ostseeländern. Die Einfuhr von Papier und Pappe wurde zu 40 vH. aus Norwegen, Finnland und Schweden gedeckt.

England muß sich nun nach neuen Lieferanten umsehen. Soweit es sie findet, muß es aber mit einer Verteuerung der Bezüge im Hinblick auf den längeren Transportweg rechnen. Auch wird bei den Bezügen aus Uebersee der an sich schon knappe Schiffsraum sehr viel längere Zeit gebunden als bei der Einfuhr aus dem verhältnismäßig nahegelegenen Skandinavien, geht also für die Einfuhr anderer Waren verloren. Die nordischen Staaten waren aber für England nicht nur lebenswichtige Lieferanten, sondern auch Abnehmer englischer Waren, deren Bezüge in der englischen Ausfuhr beachtliche Posten darstellten. Nach Mitteilung der Londoner „Daily Mail" hat in den zwei Jahren vor dem Kriege England an Skandinavien mehr verkauft als an Indien; die britische Ausfuhr nach den nordischen Staaten war sogar doppelt so groß wie die nach Argentinien. Es dürfte für England sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich sein, für die bisher nach Skandinavien gelieferten Waren neue Märkte zu finden. In der Tatsache, daß England einerseits von lebenswichtigen Zufuhren abgeschnitten, auf der anderen Seite wertvoller Ausfuhrmöglichkeiten beraubt ist, liegt eine erhebliche Schwächung der englischen Wirtschaftskraft. Diese Tatsache wird mitentscheidend zum deutschen Endsieg beitragen.

Der Engländer versucht, seine Luftangriffe zu führen, aber unsere Flak ist stets abwehrbereit

Das blieb von einem Briten Flugzeug

Von England beeinflußte Norweger ließen sich dazu hinreißen, bei dem Rückzug Häuser in Brand zu stecken. Glaubten sie, dadurch den deutschen Vormarsch aufhalten zu können?

Beispiellos in der Geschichte:

In 24 Stunden landeten deutsche Soldaten in Dänemark und an Norwegens steilen Küsten

Der Engländer hat die Landung notwendig gemacht. Deutsche Flugzeuge sichern, jederzeit bereit, auf den Feind niederzustoßen

Ein britischer Zerstörer wird während der Ueberfahrt vernichtet. Er brennt, die riesige Rauchfahne kündet sein baldiges Sinken an

Im Hafen angelangt. Die Infanterie macht sich fertig, das Schiff zu verlassen

Waffen, Munition, Wagen und Pferde werden ausgeladen. Hier geht ein Flakgeschütz an Land

Kaum gelandet, greift die Infanterie ein, räumt Widerstandsnester aus und besetzt wichtige strategische Punkte

Flieger über den Fjorden

Sicherungstruppen an der norwegsichen Küste. Im Hintergrund der Fjord mit den Steilufern und Schären

Vier Männer nehmen Flughafen

Abenteuerliche Landung — Kaffee und Tee noch warm

Bei allem Stolz auf das glückliche Gelingen der großartigen Skandinavien-Aktion herrschte hier im Horst eine leicht gedrückte Stimmung. Eines von den Flugzeugen, die von hier aus eingesetzt worden waren, war überfällig. Gewiß, sie hatten alle auf dem ersten Flug nach Norwegen über dem Skagerrak eine wahrhaft verheerende „Milchsuppe" angetroffen, aber alle waren dank der glänzenden Flugschulung der Piloten gut hin- und zurückgekommen, außer dieser einen Besatzung. Und gerade ihr Pilot, Hauptmann B., Flieger seit 1913, ist berühmt als Meister im Blindflug. Was konnte ihm zugestoßen sein?

Nun, jetzt wissen wir es. Das Pech der Besatzung bestand darin, daß sie nach Erledigung ihres Auftrages in Stavanger auf dem Rückflug in eine besonders niedrige und starke Gegenströmung der norwegischen Wetterküche geriet, die ihren Sprit rapide aufzehrte. Dazu lag der Nebel nahezu unmittelbar auf dem Wasser. Schließlich blieb als Notlösung nur eine Kehrtwendung zur norwegischen Küste übrig, die sie noch bei gutem Wetter verlassen hatten. Der nächste Ort war Kristiansand. Es ging mit den letzten paar Litern landeinwärts, einen zirka 35 Kilometer langen Fjord entlang zum Landflughafen von Kristiansand.

Das war denn auch rasch geschafft. Aber wie sah der Platz aus, kaum eine Aussicht, hier heil herunterzukommen. Dazu keine Menschenseele zu erblicken. Kein Norweger, aber auch noch kein Deutscher. Aber es blieb keine Wahl. Der Betriebsstoffzeiger stand schon geraume Zeit auf Null. Es war schon Glück, daß die letzten paar Tropfen noch über die unerläßliche Orientierungsrunde um den so ungastlich aussehenden Platz reichen würden. Sie reichten in der Tat noch, und so konnte Hauptmann B. glücklich eine beängstigend schmale und kurze Gasse ausmachen, in die er mit viel Glück und noch mehr Geschick seine Maschine hineinsetzte, während der Motor die letzten Schnaufer tat und die Latte stehenblieb.

Da standen sie nun, vier Männer auf einem kleinen Flughafen in fremdem Land, einen kleinen Tagesmarsch entfernt von der letzten deutschen Position. Nicht eben übermäßig gemütliche Menschen, die nur auf Sicherung ihres Lebens bedacht gewesen wären, hätten wohl schleunigst die Maschine verlassen, sie vielleicht noch in Brand gesteckt und sich dann seitwärts in die Büsche geschlagen. Aber diese vier empfanden ohne Zögern die Umstände, in die fliegerisches Pech sie gebracht hatte, als Aufgabe, als verpflichtenden Teilauftrag in der ganzen großen Aktion, in der sie tätig waren, und machten sich sofort daran, diese Aufgabe zu bewältigen.

Mit dem Ritterkreuz des E. K. ausgezeichnet wurden: der Chef des Stabes der Seekriegsleitung Vizeadmiral Schniewind (links) und der Befehlshaber der Unterseeboote Konteradmiral Dönitz (rechts)

Zunächst einmal wurden die beiden Maschinengewehre des Flugzeuges für die Abwehr etwaiger Bedrohung von der Erde aus schußbereit gemacht und mit dem Bordfunker und Bordschützen besetzt. Dann begaben sich der Hauptmann und sein Oberleutnant auf Inspektion rund um den Platz, wobei natürlich die geladene Pistole sie begleitete.

Sie besahen sich das Flugleitungsgebäude — es schien mitten im Betrieb verlassen worden zu sein. Sie gingen hinüber zum Restaurant — da standen noch im behaglich geheizten Raum die Schüsseln mit lecker be-

legten Broten und die warmen Kaffee- und Teekannen. Leider erlaubte das Gebot des Augenblicks nicht, das menschlich Nächstliegende zu tun. Noch hing die Witterung fremder Menschen gleichsam greifbar im Raum, aber niemand zeigte sich. Ebenso war es im nahen Unterkunftshaus. Sie steuerten dem Flughafenausgang zu. Endlich, schon außerhalb des eigentlichen Flughafengeländes, tauchte ein alter Mann auf. Nach den ersten gestenreichen Anknüpfungsversuchen ergab sich eine Verständigungsmöglichkeit in Englisch — keine Seltenheit bei den seefahrenden Norwegern.

Und nun erfuhren die beiden Offiziere, daß sozusagen eben im Augenblick erst, unmittelbar bevor der fremde Vogel landete — oder hatten sie ihn schon kommen sehen? —, eine Abteilung von zirka 60 Soldaten mit einem Kapitän den Platz fluchtartig geräumt hatte. Mit ihnen offenbar auch das Flugpersonal. Die Offiziere atmen auf: 60 Mann vom Propellergeräusch in die Flucht geschlagen! Das sieht nicht nach allzu bedrohlichen Gefahren aus.

Vier Männer übergaben später den von ihnen besetzten Flughafen einem Marine-Wachkommando und legten sich zur wohlverdienten Ruhe nieder. Anderentags, nachdem ein aus Kristiansand heraufgeschickter Tankwagen ihrer Maschine neuen Sprit eingefüllt hatte und in eifriger Arbeit die Flughafensperren weggeräumt worden waren, starteten sie glatt zum Heimflug zu ihren besorgten, aber nun um so glücklicheren Kameraden.

Kleines nordisches Lexikon

Dänemark

Andersen, Hans Christian: 1805—1875, Sohn eines armen Schuhmachers. Als Dichter Weltruf durch seine in alle Kultursprachen übersetzten Märchen.

Bevölkerung: 3,7 Mill. Einwohner, auf den qkm 87 Menschen. In Großdeutschland wohnen 131 Menschen auf einen qkm.

Schloß Frederiksborg in Kopenhagen

Bodenschätze: arm, nur Torf, Schreibkreide, Kalkstein, Lehm und Ton, etwas Kohle auf Bornholm und Bernstein an der jütländischen Westküste und Porzellanerde.

Christian X.: König von Dänemark, geb. 1870, regiert seit 1912. Vermählt mit Alexandrine, Tochter des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin.

Danebrog: die dänische Kriegs- und Handelsflagge, rot mit weißem Balkenkreuz.

Dänen: südlichster Zweig der 4 nordgermanischen Völkerstämme. Meist kräftige Bauern; 58 Prozent wohnen auf dem Lande, 42 Prozent in Städten.

Fläche: 42 927 qkm, nur halb so groß wie Bayern. Meist Flachland, höchste Erhebung: 172 m über dem Meeresspiegel.

Fahrräder: riesiger Fahrradverkehr, täglich 1¼ Mill. Fahrräder im Gebrauch. Sechsjährige radeln bereits.

Grenzen: das einzigste Land mit nur einer Landesgrenze außer Portugal, es grenzt an Deutschland.

Inseln: Fast 600, viele jedoch unbewohnt. Die meisten Inseln liegen im Durchgang von der Nord- zur Ostsee. Die großen Inseln wie Seeland und Fünen sind sehr fruchtbar und dicht bevölkert.

Jütland: an Schleswig grenzende Halbinsel, 30 000 qkm groß, aber dünn besiedelt.

Kopenhagen: Hauptstadt Dänemarks und größte Stadt Skandinaviens. Mit Vororten 850 000 Einwohner.

Küsten: infolge reicher Gliederung durch Fjorde und Halbinseln erreicht die dänische Küste die erstaunliche Länge von 6000 km.

Pflanzenwelt: alle mitteleuropäischen Getreide-, Obst- und Gemüsearten gedeihen infolge des feucht-warmen ozeanischen Klimas (Nähe des Golfstroms) vorzüglich.

Schnaps: kein trocken gelegtes Land, aber scharfe Besteuerung des Alkohols. Daher Rückgang des Alkoholverbrauchs von 6,7 Ltr. je Kopf der Bevölkerung 1913 auf 2,5 Ltr. 1939.

Städte: nächst Kopenhagen Aarhus größte Stadt in Jütland mit 80 000 Einwohnern. Dann Odense auf der Insel Fünen mit 67 000 Einwohnern. Aarhus und Odense sind Zentren des landwirtschaftlichen Lebens.

Viehbestand: eines der reichsten Länder Europas: 3 Mill. Stück Rindvieh, 3 Mill. Stück Schweine und über 27 Mill. Stück Hühner.

Norwegen

Bergen: Stadt von 92 000 Einwohnern, Zentrum eines ausgedehnten Fischfangs. Die deutsche Hansa hatte hier ab 1530 eins ihrer vier Hauptkontore und das alleinige Recht des Fischhandels. Weltberühmt die Deutsche Brücke (Tyske bryggen). 1755 wurden die letzten hansischen Gebäude verkauft.

Bevölkerung: knapp 3 Mill. Einwohner, 9,3 Menschen auf den qkm, also eins der am dünnsten besiedelten Gebiete Europas. 70 Proz. leben auf dem Lande, 30 Proz. in Städten.

Boden: Weite Teile unfruchtbar, der felsige Untergrund erlaubt keine Humusbildung. Nur 2 Proz. werden als Ackerboden genutzt, ein Viertel Norwegens ist Wald. Bäuerliche Kleinbetriebe vorherrschend; Durchschnittsgröße 16 Morgen.

Drontheim: 60 000 Einwohner, fast ganz aus Holz gebaut. 400 Kilometer nördlich Bergen Zentrum der norwegischen Fischerei und Fischkonservenindustrie.

Entfernungen: Von der nördlichsten bis zur südlichsten Stelle Norwegens 1750 Kilometer = der Entfernung von Hamburg nach Tunis.

Speicher vor dem Drontheimer Dom

Fischerei: 120 000 Norweger leben von der Fischerei. Am meisten werden Kabeljaue gefangen, im Stavangerfjord Heringe.

Fjorde: Tief in das Land einschneidende Seearme, meist zwischen hohen und steil aufragenden Felsen. Die größten Fjorde bei Stavanger, Hardanger und Sokne sind 180 Kilometer lang, der Oslo-Fjord 100 Kilometer lang.

Flotte: Norwegen besitzt die viertgrößte Handelsflotte der Erde mit 4,5 Mill. Bruttoregistertonnen. Norwegische Schiffer und Schiffe befahren alle Meere.

Gebirge: Norwegen liegt im Durchschnitt 500 Meter über dem Meer. Die Küste steigt bereits steil auf. Das Innere ist Hochland, teilweise alpinen Charakters. Die höchsten Berge im nördlichen Gletschergebiet sind der Glittertint mit 2481 Meter und der Galdhöping mit 2468 Meter. Zweifellos bergen die Gebirge große Schätze, die aber noch der Entdeckung und Ausbeute harren.

Größe: 324 000 qkm, also fast so groß wie Preußen.

Inseln: Der ganzen Küste vorgelagert sind Tausende von Inseln, die bedeutendsten bilden die Lofoten-Gruppe.

Küsten: Die Länge beträgt 3400 Kilometer. Rechnet man aber die Inseln und Fjorde

Zum Empfang englischer Flieger bereit. Flak im Hafen von Oslo

hinzu, mißt die Küste 19 300 Kilometer, also etwa den halben Erdumfang.

Literatur: Das reichste Erzählergenie Norwegens ist Knut Hamsun, seine größten Dramatiker sind Ibsen und Björnson. Sie wurden zuerst in Deutschland herausgebracht und erlangten von hier aus Weltruf.

Mitternachtssonne: In den Sommermonaten bleibt im nördlichen Norwegen die Sonne nachts über dem Horizont. Diese nicht untergehende Sonne nennt man Mitternachtssonne.

Musik: Edward Grieg; sehr bekannt durch die Vertonung von Peer Gynt und lyrische Kompositionen.

Oslo: Hauptstadt Norwegens am Oslo-Fjord mit 260 000 Einwohnern. Hieß früher Christiania und hatte 1800 erst 10 000 Einwohner.

Polarkreis: Läuft durch Nordnorwegen, daher hat der Norden bereits eine arktische Pflanzenwelt, Buchen wachsen nur bis Bergen, Eichen bis Drontheim, darüber hinaus gedeihen nur noch Kiefern, Birken, Kartoffeln und Gerste.

Stavanger: mit 50 000 Einwohnern wichtiger Hafenplatz an der Südwestküste Norwegens.

Walfang: Norweger bilden die Stammannschaften der großen Walfangflotten, die Harpuniere sind meist Norweger.

Panzer klettern über Felswege

Glühend spritzt das Blei — Eine Salve Leuchtspurgeschosse

Zwei Kameraden hat die Kompanie am Abend noch im letzten Schein des späten nordischen Vorfrühjahrstages zwischen Felsen und Tannen zur Ruhe gebettet. Im Kampf mit einer norwegischen Patrouille sind sie gefallen. Und heute, am frühen Morgen, zieht die graue Kolonne weiter nordwärts. Spähtrupps gehen weit voraus. Ab und zu zerreißt ein Schuß die morgendliche Stille.

Linker Hand ragen majestätisch die in der Nähe dunkelgrün-, in der Ferne blauschimmernden Bergkuppen über den Randsfjord empor, der sich in unendlicher Weite nahezu 100 Kilometer lang erstreckt. Stumpf und weißlich grau bedeckt eine starke Eisfläche seine zwischen 2 und 5 Kilometer ausgedehnte Breite. Rechts von der Straße, die in zahllosen Windungen und Kurven immer dem Fjordufer folgt, fallen schneebedeckte und bemooste Granitfelsen unter dichten Tannenwäldern steil ab. Hier marschiert der linke Flügel der deutschen Vormarschkolonne dieses Frontabschnitts, während in einem Zwischenraum von mehr als 50 Kilometer ostwärts auf gleichartiger Straße am Mjösasee entlang, Norwegens größtem Binnengewässer, eine zweite Kolonne ihren Weg nimmt. Fluberg, Gjövik, Hamar und später Lillehammer, ist ihr Ziel.

Wie die Katzen

Der Marsch ist ein Weg ins Ungewisse. Vor der Truppe liegt ständig ein unbekanntes schwer übersichtliches Gelände, das die unheimliche Ruhe des Niemandslandes ausströmt. Die wenigen Häuser am Wege sind ausgestorben, hinter jedem Felsvorsprung lauert Gefahr. In weit auseinandergezoge-

ner Marschsicherung, doch so, daß die Verbindung niemals abreißt, wird Kilometer um Kilometer an Boden gewonnen. Am Ende der Kolonne zieht der Gefechtstroß nach. Artillerie folgt in größerem Abstand.

Ein vorausgeschickter Späher kommt zurück und meldet dem Kompanieführer: „Etwa 1300 Meter vor uns eine gesprengte Straßenbrücke. Die Sperre ist anscheinend besetzt."

Hier gibt es kein Zögern. Kurz entschlossen heißt es: „Unteroffizier Mansfeld mit einem MG. links der Straße, Schützentrupp Berger rechts über die Felsenhänge vor und Widerstand brechen!" Die Kompanie hält in Deckung. Der MG.-Trupp arbeitet sich im Schutz eines flachen Straßengrabens vor, während die Schützen wie die Katzen in die Felsen hinaufgeklettert sind und sich durch die Tannen lautlos an den Gegner heranpirschen. 500 Meter, 400 Meter. Jetzt können sie die gesprengte Brücke schon sehen. 300 Meter, 200, 150. Noch rührt sich drüben nichts. Die alte Taktik bei den Norwegern: sie verhalten sich bis auf 100, 80, ja 50 Meter ganz ruhig, feuern dann ein paar scharfe gezielte Schüsse ab und entschwinden spurlos im Dickicht. Jetzt muß ein Mann des MG.-Trupps seinen Kopf wohl etwas zu hoch genommen haben. Auf 120 Meter erhält der Trupp plötzlich Einzelfeuer. Im gleichen Augenblick liegt das MG. auch schon in Stellung. Eine Garbe sprüht hinüber. Noch ein paar Antwortkugeln zischen zurück.

Kurzer Feuerwechsel

Dann scheinen die Norweger sich verzogen zu haben. Doch schräg in ihre linke Flanke, der Richtung zu, in die sie zu entweichen versuchen, ist der Schützentrupp vorgestoßen. Der Gefreite Berger hat mit scharfem Auge einen Norweger erfaßt, der sich in seiner moosgrünen Uniform kaum vom Hintergrund abhebt, sich aber durch seine flüchtige Bewegung doch verrät. Der Gefreite reißt den Karabiner hoch. Ein peitschender Knall, der Gegner wirft die Arme hoch und stürzt. Auch die anderen haben derweil den Feind ausgemacht. Es kommt zu einem kurzen Feuerwechsel. Gefährlich biegen sich Querschläger an den Aesten, und glühend spritzt das Blei auf die Felsen.

Der Widerstand ist gebrochen. Unverzüg-

Die Gegend ist noch nicht ganz geheuer. Infanterie fühlt mit aller Vorsicht vor

Ein leichtes Gebirgsgeschütz wird zusammengesetzt

lich stößt die Infanterie verfolgend, aufklärend, sichernd nach. Dank ihrer Beweglichkeit kann sie die Sperre schnell überwinden.

Während die Grenadiere schon wieder dem Gegner auf den Fersen sind, machen sich die Pioniere ans Werk, um den Uebergang für die bespannten und motorisierten Fahrzeuge wiederherzustellen. Die kleine Brücke, die dort in sich zusammengebrochen liegt, überspannte einst einen wasserfallartig herabstürzenden Wildbach. Das Gewässer ist weit und breit das einzige schon vom Eis gelöste Flußbett. Seine eigene innere Kraft und die Sonne haben den Strom befreit. Wildschäumend stürzen die Wasser über Felsen und Baumstämme talwärts. Im eiskalten Strudel richten die Pioniere aus dicken Kloben neue Stützen auf, spannen Verstrebungen dazwischen, legen steinerne Barrikaden zur Abschwächung des Gefälles davor und überbrücken die Lücke mit Bohlen und Balken.

Während des weiteren Vormarsches meldet eine Seitensicherung Beunruhigung von rechts. Mit der Infanterie die ausgedehnten Waldstücke durchzukämmen, würde eine zu große Zersplitterung der Kräfte bedeuten. Da übernahmen die Panzer die kühne Aufgabe, die Höhen zu erklimmen und die Flanke freizumachen.

Blaues Rauchgekräusel

Rasselnd knirschen die Raupenketten über den Boden, Granitsplitter spritzen zur Seite, armdicke Bäume bleiben wie Streichhölzer geknickt am Wege liegen. Der Fahrer laviert geschickt durch Hindernisse, über Steigungen und Gefälle hinweg. Aus einer Hütte, die eine kleine Lichtung beherrscht, erhalten die Kampfwagen offensichtlich Feuer, denn ein paarmal klatscht es gegen den Stahlmantel. Da jagt der Panzerschütze eine Salve Leuchtspurgeschosse hinüber, und schon erkennt er durch den Sehschlitz, wie sich eilends und panikartig vier, fünf graugrüne Feinde auf und davon machen.

Aus dem First der Hütte aber dringt blaues Rauchgekräusel hoch. Die Munition hat gezündet, und in einer halben Stunde liegt an der Stelle ein schwelender Trümmerhaufen.

So bahnen sich Infanterie, Pioniere und Panzer und mit ihnen die Artillerie den Weg nach Norden, kämpfend und marschierend, verfolgend und abwehrend. Zwischen Randsfjord und Mjösasee.

Tagebuch eines Norwegenfliegers

Das „feuerspeiende Fort“ Stavanger — Tapfere Abwehr der Flak

13. April

Morgens um sieben Uhr machten die Briten ihren ersten Besuch. Die Geschütze „verbellten“ sie buchstäblich. Die Explosionswolken der schweren Flak standen wie Fesselballone am Himmel, ehe der Wind sie zerstäubte. Um 13 Uhr das gleiche Spiel. Eine dumpfe Detonation läßt unsere Holzhütte in allen Fugen erzittern. Die im gleichen Augenblick ausgelöste Bombe einer der Angreifer ist weit entfernt vom Flughafen an einem Berghang eingeschlagen. Die Jäger sind hinter ihnen her. Zwei der Briten entkommen in den Wolken. Dem Dritten folgt mit überlegener Geschwindigkeit unbarmherzig ein Punkt, der sich nicht abschütteln läßt. Die wilde Jagd geht weit auf die See hinaus wo zehn Minuten später eine Vickers Wellington abstürzt. Ein dritter britischer Luftangriff ist ebenso erfolglos und schließt

die britischen Versuche kurz nach 18 Uhr. Die Engländer werden von unseren Jägern auseinandergetrieben, ehe sie noch zum Anflug auf ihr Ziel kommen. Eine weitere Vickers Wellington liegt vernichtet zwischen den Schären. Man hört förmlich das „damned“, das jenseits des Meeres ein Kommandeur durch die Zähne stößt. Er jagt Staffel auf Staffel über die Nordsee. Doch der Flugplatz von Stavanger ist in ein Fort verwandelt.

14. April

Es ist ein Sonntag hell und klar. Die Flak und englische Bomben unterbrechen um sechs Uhr früh den Schlaf. Die Flanke im Norden nimmt ihnen drüben selbst die so geheiligte Weekendruhe. Uns nicht. Für die nächste Ueberraschung sorgt der Sanitätsgefreite Neumann von nebenan. Als er, nichtsahnend an ein langgestrecktes Holzhaus gelehnt, in die Sonne blinzelte, die grell auf den Schneebergen lag, hob hinter ihm ein jämmerlich piepsender Chor an. Die weißgekalkte Hütte barg eine elektrische Geflügelbrutanstalt. Mehr als 2000 Küken, ein gelber lebender Teppich, wimmelte auf dem Boden. Sie waren, wenn man es so nennen will, ohne menschliche Hilfe ihren künstlichen Glucken entschlüpft und suchten nach einem mütterlichen Wesen, daß sie unter ihre Fittiche nähme. Als ein solches gab sich fürderhin der Sanitätsgefreite Neumann, der seit jenem Tage wie ein Vater für seine 2000köpfige Familie sorgt. Er ist der festen Meinung und glaubt es durch eine unleserliche Tabelle bestätigt, daß es sich in diesem Fall um eine durch die englischen Bomben verursachte Frühgeburt handele.

15. April

Seit Mitternacht tost heulend der Nordweststurm um unser Haus. Die Brandung dröhnt bis zu uns herüber. Eine Kette englischer Kampfflugzeuge wird um 13.30 Uhr von unseren Jägern mit Verlusten für den Gegner zurückgewiesen. Der Kaufmann inmitten des Dorfes schließt seinen Laden. Er folgt den letzten des Dorfes, die am späten Nachmittag in die Sicherheit der Berge ziehen, um nicht von britischen Bomben getroffen zu werden. Die Dorfbewohner haben den Soldaten den größten Teil ihres Viehes zur Pflege zurückgelassen und auch das Futter bereitgestellt. Das verlassene Dorf hat in der Dämmerung des Abends eine unheimliche Wirkung. Es ist, als bereite sich etwas vor. Kurz vor Mitternacht weckt uns das Knattern der leichten Flak, die dumpf polternden Explosionen der schweren Geschütze und das Dröhnen der anfliegenden englischen Maschinen. Die Leuchtspurgeschosse legen ihre blitzenden Zeichen in den Himmel. Scheinwerfer greifen hinauf. Drei kurz aufeinanderfolgende Detonationen lassen klirrend die Scheiben aus den Rahmen springen. Zwei Bilder fallen krachend zu Boden, und der Spiegel schwankt wie eine Luftschaukel an der Schnur. Ein Reihenabwurf ist knapp hundert Meter hinter unserem Haus, aber weit entfernt vom eigentlichen Ziel, dem Flughafen, in die Felsen geschlagen. Mit Hilfe der Wolken, die unter dem Licht des halben Mondes gespenstische

Unermüdlich im Dienst

Ein Flugzeugfunker über norwegischen Gewässern. Er hat viel zu tun, meldet feindliche Seestreitkräfte und Flieger. Er ruft Verstärkungen heran, wenn es gilt, den Feind vernichtend zu packen

Formen annehmen, fliegen die Briten immer wieder an. Deutlich sind die schwarzen Schatten ihrer Maschinen unter dem Wolkengrau zu erkennen. Eine hat haarscharf Kurs auf den Platz, als ein Scheinwerfer sie fängt. Im selben Moment wirft der Engländer seine Bomben ab, die weitab vom Ziel im Boden zersplittern, und reißt das Flugzeug in einer weiten Linkskurve hoch. Zwei Stunden lang währt der englische Versuch, durch Bombenabwurf den wichtigen Flughafen unbrauchbar zu machen. Er scheitert an der tapferen Abwehr der Flakkanoniere, die undurchdringliche Sperren in den Himmel schießen. Der britische Erfolg besteht in einigen zertrümmerten Fensterscheiben und einem abgedeckten Ziegeldach.

16. April

Wir fliegen mit den Kampfstaffeln mehr als tausend Kilometer nach Norden, über eine Landschaft, in der das Meer und die weit mehr als 2000 Meter hohen Gebirgszüge mit den Schluchten der Fjorde eine Szenerie von unbeschreiblicher herber Schönheit bilden. Aus den Fjorden schimmert das Wasser in tiefem Blau, während über den sonnenbeschienenen Bergen ein purpurnes Rot liegt. Die Einsamkeit, mit der von aller Welt verlassene Häuser tief unten an den Felsen kleben, hat nichts Europäisches mehr. Auch die Ortschaften und Städte scheinen so weit von den Zentren unseres Lebens und Denkens zu liegen, als fehle ihnen dazu jede Verbindung.

17. April

In den frühen Morgenstunden starten unsere Kampfverbände. Eine Einheit von einem britischen Kreuzer und vier Zerstörern ist etwa 200 Meilen in See gemeldet worden. Bei unserem Angriff wird der Kreuzer so mit Bomben belegt, daß er brennend und mit schwerer Schlagseite aus dem Verband ausscheidet. Die britischen Zerstörer sind längsseit des Kreuzers herangefahren, um die Besatzung zu übernehmen. Gegen Mitternacht erfolgt ein Luftangriff auf unseren Flugplatz. Wieder fallen die Bomben weitab vom Ziel. Eine englische Fallschirm-Leuchtbombe hüllt die Berge drüben minutenlang in schwefelgelbes Licht. Die Flak verhindert wie immer jeden britischen Erfolg. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Als die Engländer zwei Stunden später nochmals kommen, bleiben wir in den Hütten liegen.

18. April

Im Hafen in der Nähe des Flugplatzes sind weitere Transportschiffe mit Infanterie und Geschützen eingelaufen. In langen Kolonnen ziehen sie über die Landstraßen als ein lebendiger Beweis dafür, daß diese Küste mit jeder Stunde gegen England stärker wird.

Kommodore Bonte †

Der Heldenkampf vor Narvik

Bei der Verteidigung von Narvik fiel der Führer der Zerstörer, Kapitän z. S. und Kommodore Bonte in heldenmütigem Kampf gegen britische Uebermacht.

Deutsche Zerstörer, die die Landung in Narvik und die erste Einrichtung der Truppen gesichert hatten, bestanden, unterstützt von deutschen U-Booten und Flugzeugen, schwere Kämpfe gegen die wiederholten Einbruchsversuche der englischen Streitkräfte. Am 13. April mittags führte der Feind abermals einen Großangriff durch. Er setzte zu diesem Zweck ein Geschwader, bestehend aus zwei Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und zahlreichen Zerstörern ein. In heroischem Einsatz nahmen unsere Zerstörer den ungleichen Kampf auf und verwehrten den britischen Streitkräften das Eindringen in den Hafen. Erst als die letzte Granate und der letzte Torpedo abgeschossen waren, zogen sie sich in das Innere des Fjords zurück in dem Bestreben, nunmehr möglichst viel Material zu retten und Soldaten abzugeben für die Verteidigung Narviks.

Kommodore Bonte

Um das Anlandbringen der Besatzung dieser Schiffe zu decken, legte sich einer der Zerstörer quer in den engen Fjord und hielt unter dem zusammengefaßten Feuer einer ungeheuren Uebermacht mit den letzten Resten seiner Munition die Engländer ab.

Aus allen Türmen / Munitionslager explodieren Landung in Kristiansand

Jetzt gilt's! Unser Verband von Seestreitkräften, der die Aufgabe hat, die befestigte Stadt Kristiansand mit der unweit gelegenen Stadt Arendal an der Südküste Norwegens in Besitz zu nehmen, hat sich bis auf wenige Meilen der norwegischen Küste genähert.

Der Zeitpunkt zu handeln ist gekommen. Durch die Decks der Kriegsschiffe gellen die Alarmglocken. Sie rufen die Freiwachen an die Gefechtsstationen. Die durchdringenden Signale werden ebenfalls von den eingeschifften feldgrauen Landungstruppen wahrgenommen, die sich Mäntel und Stahlhelm umgeschnallt, hoch bepackt mit Gewehren, Maschinenpistolen, schweren und leichten Maschinengewehren bereithalten, von Bord zu gehen.

Wie wird der Norweger sich verhalten?!

Wir hoffen auf seine bessere Einsicht. Bleiern graut der Morgen. Ringsum eine brodelnde Milchsuppe. Die Spitze der Masten, insbesondere der Vormars, ist kaum im Nebel auszumachen. Die Navigation ist ungeheuer erschwert. Wo liegt die Einfahrt in den Hafen? Verrammelt, zugenebelt!

Je mehr die Uhrzeiger rücken, desto mehr rückt die Spannung. Nebelsignale gurgeln. die Morselampen sind unaufhörlich in Tätigkeit.

Nebel — Nebel!

Die Feldgrauen vergehen vor Ungeduld. Leise und gedämpft scheuern die Infanteriewaffen an den Eisenwänden des Schiffes. Eine Ladung von Menschen. Der Kommandant trägt eine schwere Verantwortung.

Da — die Lichtflecke nach Osten werden deutlicher, intensiver. Die ersten Sonnenstrahlen kämpfen mit den Nebelgeistern. Langsam fällt der Vorhang...!

„Leuchtfeuer! Backbord voraus!" meldet der Vormars. Die Nachtgläser durchsuchen den Horizont. Es wird zunehmend sichtiger. Einzelne Schären sind schon deutlich auszumachen. Und jetzt — — — Der Navigationsoffizier eilt mit dem Obersteuermann ins Kartenhaus: Da ist die Einfahrt!

Es kann losgehen! Die letzten Schiffsorte liegen fest. Im fernen Morgendunst heben sich schon die Konturen des Küstengebirges wahrnehmbar ab. Glas auf Glas kämmt den Horizont ab. Dort in den Bergen, neben dem Leuchtturm, müssen die Batterien von schweren 21-Zentimeter-Geschützen ihre Stellung haben. Werden wir uns mit ihnen messen müssen...?

In Kiellinie laufen wir darauf zu. Ein kleiner norwegischer Segler mit dem Lotsen kommt auf uns zu. „An Bord mit ihm!" Ist er ahnungslos? Er hat den Fuß noch nicht zwei Minuten an Deck, als in dem grauen Schatten der Berge ein — zwei — drei rasch vergehende Blitze aufzucken: „Sie schießen!"

Mehrere hohe Wasserfontänen steigen unweit des Bugs gen Himmel. In den Gesichtern unserer Männer lodert es. Sie schießen! Das war der erste Gruß von Land, der ihnen klarmacht, daß es hier hart auf hart ging. Wenn der Norweger so verhetzt war, den englischen Kriegstreibern mehr zu gehorchen denn den Gesetzen der Vernunft — — —: Wir schießen auch!

Der Sender von Oslo in deutscher Hand

Das ist die deutliche und deutsche Antwort!

Die erste Salve brüllt und schmeißt uns gegen die Aufbauten. Jaulend gurgelt die Sprengladung gegen Norden: „Watte in die Ohren!“ schreit irgendwer. „Rmps!“ — die zweite — ein stickiger, gelbgrauer Pulverdampf legt sich wie ein Alpdruck auf die Brust. Der Schiffsleib zittert bei jedem Abschuß in den Fugen, bäumt sich förmlich hoch. — Zschschschttt! Das war der Norweger. — Zschschschttt — eine dritte Salve des Gegners, aber wieder zu weit. Die Wasserfontänen sinken in sich zusammen, zersprühen.

Beim Kommandanten liegt die Entscheidung. Sollte beim ersten Anlauf der Durchbruch erzwungen werden? Am Berge erneutes Aufblitzen. Ein hartnäckiger Bursche! Wir antworten diesmal mit allen Türmen. Eine Granate heult zwischen unseren beiden Schornsteinen durch und krepiert wenige Meter querab in See. Einige Wassersäulen achteraus und eine kurz vor dem Bug.

„Flugzeuge Backbord achteraus!“ Die Männer an den Flakmaschinenwaffen bleiben gelassen und ruhig. Sie wissen, daß es ein deutscher Kampfverband ist. „Eine hohe Stichflamme am Berg! ruft wer. „Wo?“ Ja, da! Tatsächlich — und jetzt — alle Augen schauen wie hypnotisiert nach der Berglehne, wo im Augenblick ein riesiger Brand auflodert — — —

„Munitionslager explodieren!“ Tatsächlich —! Sollte es der Luftwaffe allein gelingen, dieses Widerstandsnest niederzukämpfen?

Wieder ran! Z — vor! Auf Befehl des Kommandanten steigt knatternd der blutrote Doppelstander, der zum Angriff ruft, im Vortopp empor.

„Bordflugzeug starten!“ Die Flugzeugschleuder stellt sich querab. Die Flitzer sollen versuchen, das Feuer unserer Schiffsartillerie durch Einblick von oben zu leiten ... Ssssssss — da saust er hin. Viel Glück!

Unterdessen befunken wir den Gegner: „Vollsalve!“ Ein erschütternder Schlag. Das Schiff hat eine Breitseite abgegeben. Unsere Gläser richten sich automatisch auf den Bergkegel. — Da — kurz nach dem Abschuß eine Reihe von Detonationen am Fuß des Kegels. Vollsalve!

In das nervenzerstörende Krachen jaulen die Granaten gen Norden. „Ausgezeichnet! — Die Berglehne ist betupft von roten Rosetten. Die nächste noch besser — und noch einmal!! Wir können das Einlaufen kaum noch erwarten. Der Gegner müßte jetzt so ziemlich schachmatt sein. Da gewinnt in diesem Augenblick unser alter Gegner — der Seenebel — die Macht wieder über uns. Im Nu ist wieder nichts zu sehen. Ein Pech! Ein verdammtes Pech ...

Erst einmal ausruhen. Ein Häppchen essen. Da sind Männer unter uns, die haben seit zehn Stunden Kriegswache ge-

Auf einem norwegischen Hafenplatz. Die Luftwaffe hat ihre Geräte ausgeladen. Links eine Treibmine, zur Erinnerung an Weltkriegsopfer aufgestellt

Deutsche Artillerie im Vorrücken

schoben, ohne etwas zwischen die Zähne zu bekommen. Jetzt werden auch die leeren Kartuschen aus den Türmen an Deck geschleudert, wo sie sich im Augenblick zu Bergen türmen — es sind hunderte! Die Rohre sind pulvergeschwärzt. Verdammt! Wenn nur der Nebel nicht wäre!

Unterdessen dümpeln wir unlustig hin und her. Es ist zwecklos, dagegen anzugehen. Endlich — endlich lichtet es sich: „Land steuerbord voraus!"

Wir bereiten uns auf den letzten Angriff vor. Langsam kommen wir, die Rohre auf die vorderen Küstenbatterien gerichtet — und seltsam — kein Schuß fällt! Sollte nicht in allerletzter Sekunde ...?

Mit gespannter Aufmerksamkeit sind alle Blicke auf den kühnen Vorstoß gerichtet. Nein! Es geht gut. Es muß gut gehen! Da — steigt über dem Hafenbecken das verabredete Signal hoch, leuchtende, glitzernde Sterne. Wir finden keinen Widerstand! Hurra! Der Gegner ist niedergekämpft! Auf der Bergkuppe sehen wir ihn untätig neben den Betonbunkern verharren.

Kristiansand ist in deutscher Hand! Stolz flatternd entfaltet sich auf der Höhe des Berges die deutsche Flagge.

Schlag gegen England in der Arktis

Über Schneewehen und Fjordgletscher — Großkraftwerk Tromsö zerstört

Die Turmuhren des kleinen Städtchens haben die Mittagsstunde geläutet. Ueber dem Flugplatz liegt das Dröhnen der startbereiten Maschinen. Die Brocken werden angehängt. Dicht verpackt klettern wir an Bord. Heute werden wir die warmen Pelze gut gebrauchen können! Es geht hoch hinauf nach dem Norden, ins Land der Mitternachtssonne.

Schwerfällig heben sich die beladenen Maschinen in die Luft. Wenige Minuten nur, und wir hängen über der See, die von der Sonne in ein einzig glitzerndes und silberglänzendes Licht getaucht ist. Die norwegische Küste taucht auf. Weit vorweg gestreckte kleine Inseln und Schären. Sie erscheinen wie Wachhunde, die das weite Land dahinter behüten sollen. In zarten weißen Linien zeichnen sich über ihnen die Bergrücken am strahlend blauen Himmel ab. Die

überwältigende Majestät der nordischen Landschaft breitet sich vor uns aus, Bergkette reiht sich an Bergkette, soweit der Blick reicht. Noch ist alles mit einem dicken Schnee- und Eispanzer bedeckt. Hier oben haben die Strahlen der Frühlingssonne noch keine Gewalt über den Winter gewonnen.

Durch das Mikrophon tönt die Stimme des Flugzeugkommandanten, ob alle Posten gefechtsklar besetzt sind.

In höchster Spannung forschen unsere Augen hinab. Jetzt heißt es, doppelt achtzugeben. Jeden Augenblick können wir auf den Tommy treffen. Wir gewinnen wieder das Meer. Der Kurs geht über die Inselgruppe der Lofoten und Vesteraalen. Kein einziger englischer Pott ist zu erspähen.

Eine Wendung unseres Riesenvogels. Ueber die stahlgraue Flut geht es wieder hinein in das Reich der Eisriesen, die sich senkrecht bis zu den Wolken ballen, aus der Brandung aufsteigend. Ein riesiger Möwenschwarm fliegt, aufgeschreckt von uns, seewärts. Ein fast beängstigendes Labyrinth von Steilwänden und schmalen Fjordseen, von Gletscherhalden und zerrissenen Felsgraten tut sich vor uns auf. In ihm gilt es, unser Ziel zu finden: Das Großkraftwerk von Tromsö.

So sieht es auf den Lofoten und im Raum von Narvik aus

Mit dem Glas entdeckt man in den endlosen, im Weiß erstarrten Tannenwäldern winzige Gehöfte, jedes von ihnen mit einer dicken Schneekappe bedeckt. Gefangen von der Größe des Anblicks fliegen wir nordwärts. Der Stundenzeiger kreist Runde um Runde. Immer gewaltiger und packender wird das Bild zu unseren Füßen, und steiler recken die Bergriesen ihre Grate in den Himmel.

Die Breiten von Bergen und Drontheim sind längst passiert. In mächtigen weißen Wellen schwingt das Land dahin. Nur noch selten erspäht das Auge ein menschliches Anwesen. Einsam und schweigend ist hier alles. Nur unsere Motoren singen über der Stille ihr stählernes Lied.

Ein Blick auf die Karte. Jetzt ist auch der nördliche Polarkreis überflogen! Minus 25 Grad zeigt das Thermometer an. Fester hüllen wir uns in unsere Kombination. Schon fallen die ersten bläulich-violetten Schatten in die tiefgefurchten Täler, — endlich sind wir unserem Ziele nahe.

Minuten um Minuten vergehen. Alles ist angestrengt beim Suchen. Dabei bemerkt man kaum, wie meisterhaft der Führer die Maschine beherrscht. Mehr als einmal scheinen die Felshänge die Flächen zu berühren, und es wird auf engstem Raum gekurvt. Da — zwei feine Nadeln recken sich in die Luft! Die Türme des Senders von Tromsö! Er wird vom Kraftwerk gespeist. Nun kann es also nicht mehr weit sein.

„Größere britische Flotteneinheiten steuerbord achtern!" meldet der Heckschütze einen Augenblick später. Einige Schrapnells platzen vor uns. Wir drehen ab. In einem Nebenfjord pflügt ein britischer Zerstörer, als er uns bemerkt, mit Volldampf davon. Soll er! Er ist in unserem heutigen Auftrag nicht einbegriffen! Weiter geht das emsige Suchen. Wir klettern über einen mächtigen Berg-

rücken. Hurra! Mehrere weiße, riesige Rohre ziehen zu Tal, und wo sie enden, ein Gebäude: Das Großkraftwerk! Man hat uns auch sofort entdeckt. MG.-Feuer begrüßt uns.

Jetzt nichts als ran! Erster Anflug und — Wurf! Wenige Meter vor dem Werk gehen Erd- und Schneefontänen in die Höhe! Zweiter Anflug und — Wurf! Er sitzt! Mitten im Maschinenhaus! Das Gebäude birst auseinander. In hohem Bogen fliegen die Trümmer in den Fjord, aus dessen Wasserspiegel meterhohe Fontänen aufspritzen.

Wenige Sekunden später ein packendes Bild: Eine mächtige, bräunlich-gelbe Wassersäule schießt wie ein Riesenspringbrunnen aus dem Gebäuderest empor. Das Hauptrohr ist getroffen. Die Gewalten der gefangenen Wasser brechen sich Bahn und spülen die Trümmer in den Fjord.

Der Schlag hat gesessen! Dieser Teil Norwegens, in dem die Briten sich häuslich einzurichten gedachten, um von hier aus ihre Lügenmeldungen über den Tromsö-Sender weit hinaus in die Welt zu senden, ist nun ohne Strom.

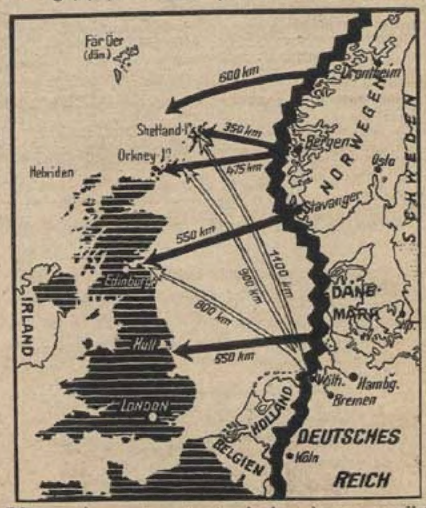
Die strategische Lage verbessert

Aus dem „nassen Dreieck" heraus — Lösung der zivilen Aufgaben

Es ist leichter, einen Krieg zu erklären, als ihn erfolgreich zu führen. Das mußten auch die Westmächte nach ihrer Kriegserklärung an Deutschland erfahren. Sie waren mit ihrem leichtfertig vom Zaune gebrochenen Krieg militärisch, wirtschaftlich und politisch bald in eine Sackgasse geraten, denn es stellte sich heraus, daß Deutschland in jeder Hinsicht unangreifbar ist. In Erinnerung an die Dardanellen-Dummheit des Weltkrieges kam der englische Oberkriegsmacher Churchill auf den Gedanken der Kriegsausweitung. Im Norden sollte die von Basel bis zu den Shetlands reichende deutsche Front überflügelt werden; die Seitentür, die hier für Deutschland offenstand, sollte verschlossen werden.

Durch das schnelle Zupacken der deutschen Wehrmacht ist Englands strategischer Plan vereitelt worden. Deutschlands strategische Lage hat vielmehr eine Verbesserung von grundlegender Bedeutung erfahren. Nicht Deutschland ist von Engländern und Franzosen im Norden überflügelt worden, sondern die deutsche Wehrmacht sitzt ihnen in der Flanke. Deutschland ist aus dem „nassen Dreieck", um ein Wort von Tirpitz zu gebrauchen, heraus. Es hat feste Stellungen an der vierten Seite der Nordsee und an ihrem Ausgang inne. Ihre Bedeutung liegt vor allem darin, daß der Anmarschweg der deutschen Luftwaffe von den neuen Stützpunkten bis nach Schottland, den Orkney- und Shetland-Inseln, kurz, bis zu den verwundbaren Stellen Britanniens gegenüber der Entfernung von den Stützpunkten der Deutschen Bucht um mehr als die Hälfte verkürzt ist.

In gleicher Weise wie auf dem Gebiet der militärischen Operationen, die sich mit der Präzision eines Uhrwerks vollzogen haben, hat die deutsche Kommandostelle die für Truppenerfordernisse notwendigen zivilen Aufgaben gelöst und die Voraussetzungen für eine reibungslose Durchführung der Aktion geschaffen. Das gilt vor allem für die



Die verbesserte strategische Lage ergibt sich aus den eingezeichneten Entfernungen

Dieses schwere norwegische Panzerwerk ist heute in deutscher Hand

Sicherstellung des Transportwesens und der Nachrichtenverbindungen. Nicht einen einzigen Tag hat der Truppe der Nachschub gefehlt, stets bestand trotz des unaufhaltsamen Vormarsches mit ihr Verbindung. Diese straffe Organisation umfaßt auch die rückwärtigen Verbindungen. Denn alles, was an Waffen und Kriegsgerät, an Ausrüstung und Verpflegung benötigt wird, wird aus Deutschland zugeführt. Kommt es einmal vor, daß die Truppe aus zwingenden Gründen sich der norwegischen Versorgungsquellen bedienen muß, so erfolgt genaue und klare Abrechnung. Auch für die persönliche Bedarfsdeckung der Soldaten im Lande ist eine Regelung getroffen. Zur Abwicklung des Geldverkehrs sind besondere Reichskreditkassenscheine ausgegeben, die nach einem festen Umrechnungssatz in Zahlung gegeben und auch ohne weiteres angenommen werden.

Für die Klärung aller solcher Fragen befinden sich im Stab des deutschen Oberkommandierenden Fachbeauftragte der deutschen Zivildienste, wie beispielsweise Vertreter des Reichsverkehrs- und des Reichsfinanzministeriums, der Reichsbahn und der Reichspost usw. Letztere hat zur Unterstützung des norwegischen Postbetriebes beispielsweise eine Reihe technischer Beamter entsandt. Selbstverständlich steht das Land unter gewissen Bedingungen der im Kriege gültigen Gesetze, und in einem bestimmten Umfang kann der Bevölkerung auch eine kleine Einschränkung nicht erspart bleiben, wie etwa die Bereitstellung von Fahrzeugen für Heereszwecke.

Daß das norwegische Volk in diese Lage hineingezogen worden ist, ist einzig und allein eine Folge der englischen Kriegs- und Gewaltpolitik und der schwankenden, illoyalen Haltung seiner eigenen Regierung. Hierauf weist auch ein Aufruf des Generals v. Falkenhorst ausdrücklich hin, der vor Unbesonnenheiten warnt.

Wo auch immer im Norden die deutsche Kriegsflagge über den Gebäuden der Kommandobehörden weht, wo immer deutsche Soldaten ihren Standort bezogen haben, da herrscht auch Sicherheit mit für das Volk, von der Ordnung und Gerechtigkeit ganz zu schweigen, die stets die Maßnahmen der deutschen Heerführung auszeichneten, schon in Feindesland und wieviel mehr noch in einem Land, dem sich deutsche Soldaten als Freunde genähert haben!

Wehrpolitische Schriftenreihe „Kleine Kriegshefte". Zentralverlag der NSDAP., Fr. Eher Nachf. G. m. b. H., Berlin
Druck: Deutscher Verlag, Berlin